

Sverige

Vi er på den yderste vestlige Ålandske forpost, øen Enskär, som også er toldstation. ”Yoldia en tysk båd, som vi har set i nogen af de Ålandske havne, ligger også her. De vil gennem Vaddökanalen i morgen, men de mangler indsejlingen til skærgården på deres detailsøkort, så de låner vores og taster koordinaterne ind på deres GPS. Vi får rejer, krebs og letafkølet hvidvin, mens solen synker og farver klipperne gyldne.

Næsten dag er Yoldia hurtigt ude af havnen. Vi har krydsfokken på. Den har vi brugt hele tiden i skærgården, den er nem at krydse med, den flytter selv over på den anden bov, når vi vender. I skærgården snurre vinden ofte rundt, eller vi skal følge et bestemt løb, som pludselig kan give modvind. Men nu hvor vi skal ud på åbent hav, så vi skal lige have skiftet til større sejl (genua, bruges i let vind). Vi vælger altid forsejl inden vi sejler. Det er umulig for os at skifte sejl undervejs, når vi kun er to.

Vi får en herlig sejlads over Ålands hav til en sydvendt bugt i den svenske skærgård. Lige ved indsejlingen til skærgården, sejler vi forbi Yoldia. Vi har altså sejlet knap 2 timer ind på dem på bare 2½ time. Vi tager billeder af hinandens både. Det svenske gæsteflag ryger til vejrs og urene sættes en time tilbage. Efter frokost er der solbadning på klipperne med kaffekurv og bogen ”Vi de druknede” af Carsten Jensen.

Næste dag går det med, norden vinden, videre gennem Vaddökanalen, der er ca. 15-20 sømil lang, og på de smalleste steder, som er gravet eller sprængt gennem klippen, knap 10 m bred. Vi skal igennem for sejl, så det er godt vi har nordlig vind. Det er en rigtig flot tur med skiftende landskaber.



Vi skal passere 2 broer. Ved bro 2 er der ingen venteplads, at fortøje ved. Vi må køre bak på maskinen, da der ikke er plads til at vende båden. Det går lige at holde strøm og vind oppe. Her bliver vi indhentet af Yoldia, der har ligget i Grislehamn for natten. Vi får lige aftalt at mødes i Båthusviken på øen Lidøn. Her slår vi pjalterne sammen, Gerd og Gaby giver kylling og kartoffelsalat, vi giver rødvin og oliven. Vi griller og snakker til solen er nede og temperaturen dalet til under 15°C. De fortæller, at de har haft mulighed for at kvittet deres job for et år og har været en tur til Australien og New Zealand i vinters. De vil lægge båden op her i Sverige og så fortsætte næste sommer. Herligt med lidt socialt sammenværd. Gerd lægger vores VHF identifikation nr. ind på deres VHF radio, så man kan kalde hinanden op. Det kræver bare, at radioen er tændt hele tiden. Det har vi ikke, da vi alligevel ikke hører den, når vi sejler. Vi udveksler e-mail, så vi kan sende billeder til hinanden, når vi kommer hjem.

Båthusviken viser sig at være en af Skærgårdsstiftelsens havne. Gennem den senere del af 90'erne, hvor folk fik flere penge og mere fritid, blev der bygget flere og flere sommerhuse. Derfor oprettede man Skærgårdsstiftelsen, som er et halvoffentligt selskab, som har opkøbt dele af skærgården. De har som formål, at gøre en del af skærgården tilgængelig for hele den Stockholmske befolkning. Dog er nogle af naturreservaterne beskyttet en del af/hele året, hvor man ikke må færdes der, eller skal holde en afstand af 100m fra kysten, det sidste gælder især områder med sæl kolonier. Ellers gælder 'Allemansretten' overalt i Sverige under hensyntagen til beboelse og natur. Skærgårdsstiftelsen forvalter også en del af færgetrafikken mellem øerne og de forskellige gårdbutikker. For at tage hensyn til miljøet, har de opstillet 'das' og affaldscontainer i de mest besøgte naturhavne.

Metrologerne lover en dag mere med norden vind og derefter vind fra SV. Vi vil gerne blive her i Stockholms skærgården en uges tid endnu, og vi gider ikke krydse en hel masse. Så vi udnytter nordenvinden til at sejle ned i den sydlige del af Stockholms skærgården så kan vi bruge SV vinden til at gå nord over igen.

Da vi til aften skal lægge til klippen, vil ankeret ikke bide sig fast. Vi prøver flere gange, men det får ikke rigtigt fat. Bunden består af et stort klippestykke med kun et tyndt lag mudder og lidt tang bevoksning. Ankeret glider bare hen over klippen uden at fange noget, det kan holde fast i. Vi prøver et andet sted 100m derfra, men med samme resultat. Pga. tidsforskellen mellem Sverige og Finland kommer det bag på os, at det allerede nu er næsten helt mørkt, selv om klokken kun er 20. Vi prøver at lægge os for svaj, men selv om der ikke er meget vind, driver vi. Det er nu sort nat. Vi må prøve den første klippe igen. Denne gang får det lidt fat og med meget lang ankerline og ekstra synk går det lige. For en sikkerhedsskyld har jeg sat vækkeuret til at ringe kl. 6, for at tjekke vinden, men alt er roligt.

Til næste dag har Claus fundet et nor i søkortet, som beskytter for alle vindretninger. Næste dag er der ikke megen vind. Men det går lige de 3 sømil, der er derhen. Her er en gårdbutik, hvor vi køber havtornsyltetøj og frossen mælk. Så jeg bager pandekager og det smager himmelsk.

Her i noret er vandet en smule mindre koldt, så jeg beslutter for første gang at prøve de svømmefødder, jeg fik i fødselsdagsgave. Det er lettest at svømme på ryggen, og man kommer hurtigt langt ud i bassinet. Men snorkling bliver det ikke til, selv med våddragt bliver man ret hurtigt for kold, når vandet ikke er mere end 14°C.



Det næste døgn har de lovet kuling, så vi sejler til en havn på øen Möja. Möja er en af de større øer i den stockholmske skærgård. Det er en ø hvor man prøver, at få dagliglivet til at fungere uden at gøre sig afhængige af turisme. Det vil sige at de fleste huse er helårs beboet og ikke kun sommerhuse. Det gør at øen ikke er så ”pusse nusset” som mange af de andre større øer. Her forhøre vi os i kiosken om de kan skaffe søkortserien fra Landsot til Vestervik. Det kan de ikke, vi må vente til vi kommer til Nynäshamn. Vi får af vide af nabobåden, at vi kan få et bad på gæstegården for 20 kr. Det lyder som lidt i overkanten, men efter en uge med havbad satser vi gerne en 20 hver. Vi pakker cyklerne ud og køre dertil. Da vi ser det bliver vi lidt betænkelige, det er nok det mest primitive bad vi har set på turen. På en græsplæne har man lagt et trægulv, og sømmet et par plastplader rundt om.. Men vandet viser sig at være dejligt varmt, selv om der står en frisk blæst ind gennem forhænget.

Så vi klar til frokost på fiskerestauranten, hvor vi får fiskesuppe og en lokal brakvandsfisk ”Sik”.

På fiskerestaurantens opslagstavle hænger et kort over øen og vi kan se, at der er en natursti tværs over øen. Claus tager et billede af kortet. Vi går over i turistinformationen. De har ingen kort, men fortæller at stien er mærket med gule bånd. Vi køre de 4 km, men kan ikke finde stien, så vi spørger en dame om vej. Hun fortæller at vi skal lidt tilbage ad den vej vi lige er kommet af, samtidig fraråder hun, at vi tager cyklerne med. Hun skulle nok vide det, da hun har boet her hele sit liv, fortæller hun os.

Vi finder stien og stiller cyklerne og går til den første sø ca. 3 km, her vender vi om og gå tilbage. Vi ser mange rørhatte, men har intet at samle dem i. Jeg har forsøgt at kopiere kortet fra

fotoet. Men det er ubrugeligt her, her er alt for mange uafmærkede side stier. Så vi ville hurtigt fare vild her i Bjöndalen, hvis vi ikke holdt os til den markerede.



I dag vil vi gerne ud i yderskærgården, som kan være ret flot selv om der ikke er nogen træer på. I 2003 har Claus set nogle postkort fra øen Spickop i naturreservatet Lille Nassa skærgården. Men da vi skal til at sejle ind, finder vi ud af, at vi ikke har motorkraft nok til at sejle op mod vinden. Drønærgeligt! Men vi må vende om og sejler i stedet til et andet nor i naturreservatet i Björkskärs skærgården. Her kan kun ligge en båd, og indsejlingen er kun 3m bred. Jeg bliver sendt ud i stævnen for at kigge dybden ud. På skitsen står der 1,9m, men den er lavet for 40 år siden og siden da, er der sket en landhævning på ca. 0,5 cm om året. Vores dybgang er ca. 1.45m, så det går lige. Noret er næsten helt lukket og i læ for alle vindretninger. Skitsen af dette sted har Claus fundet i en bog, som er skrevet af Åke Armén. Vi kan ligge på tværs i noret med en agterline i land. Da vi har fortøjet os foran går jeg over på den anden side af noret. Claus kaster agterlinen over til mig og jeg lægger den om øglen og skal så forsøge at kaste linen tilbage. Jeg kvejler op i bedste lassostil, men i første kast lander linen lige ved siden af mig på klippen. Næste kast når halvvejs ud til båden. Jupii en forbedring på 50%. Men det tager for lang tid med alle de kast, så Claus laver i stedet en løkke og fire ud til mig, det giver 100% trafiksikkerhed første gang.



Claus ser en hugorm, da vi er ude og gå på klipperne. Og jeg bliver herefter mere forsigtige, hvor jeg sætter hænder og fødder. Det siges at de fleste drenge bliver bidt i hånden, fordi de prøver at fange dem og pigerne i rumpen, når de sætter sig for at tisser.

At komme ud, næste dag, er et større kunststykke. Claus spænder en svajeline ud tværs over noret. Når alle fortøjninger er taget kan vi holde i den ude agter og så vil vi svinge stævnen ud mod indsejlingen. Vi fjerner agter og forfortøjningerne og alt gå som planlagt, men så tager det lidt for lang tid at få svajelinen halet ind og stævnen drejer tilbage igen. Vi sætter motoren på fuld bak, men når lige at skure lidt på klippen, inden Juni igen retter sig og vi lister ud gennem den smalle passage uden flere skrammer.

Det går videre sydover til Nynäshamn, der er en stor servicemarina. I skibsprovanteringen får vi købt de søkort vi mangler. Her har de også et Volvo Penta certificeret værksted. Claus snakker med dem om vores motorproblem, en svensker, der tilfældigvis står i nærheden overhøre samtalen og fortæller, at hans bror har haft en fejl på sin motor, som lyder præcis som vores. Det drejer sig om en metalpind i propellen, som er for svag og kan knække. Vi syntes det lyder som en plausibel forklaring. Så Juni bliver atter løftet på land. Det viser sig i midler tid, at det er en gummipakning som er smeltet. Da det vil være alt for dyrt, at skifte propellen, finder de på at sætte 4 stk. 10mm bolte ind i, så skal det nok holde til vi kommer hjem. Jubii, så virker motoren igen, det er en lettelse. Så det lige en tur på "Systembolaget" og købe vin. Her i sverige har staten monopol på at sælge vin, spiritus og stærk øl. Det betyder også at priserne er temmelig høje. Her I Nynäshamn Systembolag foregår det på den måde at man går rundt og kigger på vinen i glasmontre. Hver vin har et nummer,

som man er nød til at skrive ned, så man kan huske dem, til man når hen til kassen og kan få dem udleveret. Da alt mad, vin, vand og diesel er stuvet og snak med familien over Skype er gjort, er det ud i skærgården igen. Fra Nynäshamn sejler vi til den lille naturhavn Skutvigen. På vej rundt på øen,

finder Claus nogle små gule svampe, der ligner kantareller.

Vi steger dem på panden. Og da vi hverken får ondt i mave eller ser lyseblå elefanter, gå vi ud fra at de i alle fald er spiselige. De næste dage går vi med snuden tæt på jorden for at finde flere.



Tiden den suser af sted, det er på tide at sejle sydover igen.

Vi har lovet at besøge Lars og Jutta Brötte (et par som i sin tid købte vores gamle folkebåd), hvis vi kom på disse kanter. Så vi har aftalt at de hentet os i Arkösund. Det bliver en dejlig eftermiddag og aften med snak om rejser, historie og politik. Lars og Jutta driver skovbrug og har køer og får, som går ude hele året. Vi får et indblik i hvilket arbejde, det er at drive skovbrug ud fra et naturalistisk synspunkt. De vil gerne have en blandet skov, så de må plukke de træer ud, der passer til savværkets behov. Savværket vil helst have helt standardiseret stammer, så de ikke skal stille om på savene for hver ny stamme. Svenskerne er også vilde med saunaer. Lars og Jutta havde søgt om tilladelse til at bygge en ved deres bådebro, men de fik afslag fra fredningsstyrelsen, da de havde en bevaringsværdig sivskov. Disse sivskove, som vi har set meget af i den finske og svenske skærgård, er vokset eksplosivt de senere år pga. udledning fra landbruget. Nu har køerne snart spist hele deres sivskov, så nu holder det argument ligesom ikke rigtigt længere. Men da de ikke kunne få tilladelse til at bygge en permanent sauna, lavede de en på et gammelt lastvogns chassis, så var den jo mobil, og så er det godt nok.

De næste dage går det bare ned af den svenske kyst, vi har medvind og surfer af sted på bølgerne og sætter hastighedsrekord med 12,8 knob.

Anduver Kristianobel efter mørkets frembrud. Kristianobel, der tidligere var grænseby mellem Sverige og Danmark, er anlagt på en ø i Kalmarsund 50km syd for Kalmar af Cristian IV. Hans vision var at gøre det til et vigtigt handelscentrum, men det blev aldrig rigtigt til noget. Der var for få og fattige indbyggere i området. Her er stadig en hel del af ringmuren tilbage.

Her ligger en campingplads mellem murene og en hyggelig lille by med fint restaurerede huse fra 1800 tallet.

Jeg vil rigtig gerne ud og se Utklippan, der er en lille ø gruppe, ala Christiansø, ude til havs, men det skal ikke blæse alt for meget. Så en dag med næsten ingen vind sejler vi derud. Det er en havn der er bygget 1939-41 til Østersøfiskerne, for at de skulle have et sikkert sted at gå i læ. Det er 2 indsejlinger, en mod øst og en mod vest, så man altid kan anløbe havnen uanset vindretning.



Inderhavnen er beskyttet af læmoler og skær som ligger udenom. På molen ser det ud til, at de før i tiden har haft nogle porte, så de kunne lukke havnen for dønningerne, I dag er det SXX(Svenska Kryssarklub) som driver naturhavnen. Her er også mulighed for at bo på vandrehjem om sommeren. De 3 øer som havnen er bygget på, har ikke forbindelse med hinanden, så om sommeren har de 2 robåde ”til rors og på kryds”, som kan benyttes til at komme rundt mellem øerne, men de er nu lagt på land. Så vi pumper gummibåden op og ror over til fyrtårnet. I vandet og på klipperne bag ved fyrtårnet, får vi øje på en masse sæler.

Vi ved ikke hvem der er mest nysgerrige, os eller dem. Vejret viser sig fra sin pæne side, så vi kan sidde på molen og spise i solskinsvejr. Vandet er krystalklart her, så jeg må lige en tur i. Jeg kommer dog hurtigt op igen. Måler det til 11,5°C.

Sidst vi var på disse kanter, sejlede vi forbi Karlskrona, men vi har hørt at det skulle være et rart sted. Vi sejler til Dragö havn, som ligger lidt fra byens centrum, men bedre vindmæssigt. Så snart suser vi igen afsted på vores små cykler. Man fornemmer hurtig, at byen er bygget sammen på

mange øer, og at en masse broer binder den sammen. Inde i centrum har de et fint stort torv flankeret af to kirker og rådhuset, men det meste af pladsen bliver brugt som parkeringsplads, hvilket vi synes er synd. Her kunne være en masse liv, i stedet er der kun biler.



Vi kører en lang tur ud langs kajenlægget. Her ligger marinemuseet og havnebadet samt søofficersskolen. Man fornemmer hurtigt at det er en søfartsby.

Baghjulet på den ene cykel ekser helt sammen på vej hjem. Så næste dag må vi sejle ind til en anden havn, lidt nærmere centrum, for at proviantere og bunkre diesel. Claus går op på kajen og forhøre sig hos et ægtepar om, hvor vi kan få diesel. De tilbyder straks, at køre Claus ind til byens benzin-tankstation. Det er dejligt med sådan en hjælpsomhed.

Næste stop på vejen sydover er Hanö, Vejret er fint da vi kommer ind, så vi springer straks afsted til øens nordspids "Bönsachen" som er en stenrevle, der ændre sig efter vejr og vind. Her boede engang en jættekvinde, som blev træt af ensomheden og ville bygge en bro til Tärnö. Så derfor samler hun en masse sten i sit forklæde, men da hun kommer ned til stranden, snubler hun og stenene triller ud i vandet og danner revlen. Vi fandt hendes bælte på revlen, så det er ganske vist.



Da vi går op til fyret, passerer vi en engelsk kirkegård fra Napoleonskrigen, hvor svenskerne støttede England mod Napoleon. Af og til kommer der orlovsskibe hertil og der holdes en mindegudstjeneste for de faldne soldater. Fyret ligger på øens højeste punkt og er det fyr i Østersøen, der kan ses længst væk.

Under fyret findes flere huler, en af dem har et drage mærke i granitten, det siges, at der engang var en drage der fløj fra Tjänö til Hanö. Flere gange hver dag fløj den de 20 sm i kun 2 vingeslag, men den første dag fyret blev tændt, blev den blændet og styrtede ned og kløvede klippen, så der opstod en hule.

Fra dragehulen følger vi en markeret rute til østsiden af øen, Her er store flade klipper ud mod havet, flankeret med kæmpe klippeblokke smidt omkring i istiden. Vi kæmper os vej langs kysten, det er begyndt at finregne, så stenene bliver glatte, til sidst må vi gå ind i skoven. Her går det på kryds og tværs mellem mosgrønne sten og væltede træer, Af og til ser vi et glimt af rådyrene, det er som at gå i en eventyrskov.

Fra Hanö og hjem er der ikke meget skærgård, så det er om at sejle, når vinden er til det. Det går fint fra Hanö til Simrishamn, men så tager vinden til og bøjerne rejser sig til 2-3 m. Nogle hektiske minutter står på, til vi har bjerget sejlene, og kan skylles ind i havn. Næste dag blæser det stadig med kulingstyrke, selv småfiskerne kommer ind efter 2 timer på havet.

Vi må væbne os med tålmodighed. Endelig tager vinden af og bølgerne lægger sig en smule, så vi kan komme ud. I dag skal vi helst rigtig langt for i morgen går vinden i vest. Da vi ligger ud for Trelleborg, er der stadig 25 sømil til vi er forbi storskibsruterne. Skal vi nu gå i havn eller forsøge at nå over, inden det bliver mørkt?

Vinden er taget af, men med storsejl, spiler og motor, når vi det lige, da solen lægger sig som en stor rød kugle på det efterhånden spejlblanke vand og den gul/orange farvede himmel spejler sig i vandet så det ligner, at vi sejler rundt i en flot fyldig orangerfarvet maling.



Det bliver mørkere og vi går til Rødvig havn, som er let at anløbe, i mørke. Nu lakker tiden mod enden og en fantastisk rejse med et væld af oplevelser slutter. 2825 sømil blev det til, på turen rundt om Østersøen.